POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 11 | WARSZAWA, LISTOPAD 1935 | ROK 2



Z wybrzeża i morza

Umowy polsko - gdańskie. W dniu 10 października zostały podpisane w Sopotach dwie ważne umowy między Polską a Gdańskiem. Jedna z nich ma na celu usunięcie ujemnych skutków gdańskiej polityki walutowej dla polskiego handlu zagranicznego i tranzytowego, druga dotyczy wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego. Zawarcie tych umów ma doniosłe znaczenie, gdyż, ustalając podstawy polsko-gdańskiej współpracy, sprzyjają one pomyślnemu jej rozwojowi.

M/S „Piłsudski". W dniu 24 września m/s „Piłsudski" przybył do New Yorku, przebywając swą drogę w czasie krótszym o 5 godzin, niż było to przewidziane. W chwili, gdy polski transatlantyk wchodził do portu, krążyły nad nim 2 samoloty, które rzucały białe i czerwone kwiaty. Na powitanie m/s „Piłsudski" wyjechało szereg łodzi i motorówek oraz parowiec, na którego pokładzie znajdowało się 3.000 przedstawicieli Polonji amerykańskiej. W porcie oczekiwał statek komitet honorowy powitania m/s „Piłsudski", złożony z wybitnych osobistości polskich i amerykańskich oraz przedstawicieli władz. Dzienniki amerykańskie zamieściły obszerne ilustrowane sprawozdania z przyjazdu polskiego transatlantyku.

Po parodniowym pobycie na gościnnej ziemi amerykańskiej m/s „Piłsudski" wyruszył w drogę powrotną do Gdyni, gdzie przybył w dniu 8 października. Na pokładzie jego przyjechało około 350 pasażerów, ponadto statek przywiózł 668 ton towarów i 433 worki poczty. W dniu 12 października m/s „Piłsudski" wyszedł w drugą swą podróż do Ameryki, rozpoczynając w ten sposób swą regularną pracę w szeregach statków polskiej floty handlowej.

Obroty portu gdyńskiego. Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień r. b. wyniosły prawie 650 tysięcy ton, w porównaniu zatem z ubiegłym miesiącem, kiedy obroty portu gdyńskiego osiągnęły rekordową cyfrę prawie 770 tysięcy ton, miesiąc wrzesień zaznaczył się spadkiem przeszło 120 tysięcy ton. W porównaniu jednak z wrześniem r. ub. spadek wyniósł tylko 2 tysiące ton.

Ruch statków w Gdańsku i Gdyni. We wrześniu r. b. przez port gdyński przeszło ogółem 827 statków o ogólnej pojemności blisko 830 tysięcy t. r. n., a przez port gdański 764 statki o ogólnej pojemności przeszło 490 tysięcy t. r. n. Ruch statków w porcie gdańskim zmniejszył się w porównaniu z sierpniem r. b. o 133 statki, do czego przyczyniły się niewątpliwie wprowadzone przez Senat w. m. Gdańska ograniczenia dewizowe i handlowe.

Burza nad Bałtykiem. W dniu 27 września przeszła nad wybrzeżem polskiem silna burza, która wyrządziła na niektórych odcinkach znaczne szkody, do czego przyczynił się również wyjątkowo wysoki stan wody na Bałtyku. W okolicy Rozewia podmyty został brzeg na przestrzeni około 80 m. b., w okolicy Chałup wydmy na przestrzeni około 300 m. b. i w okolicy Juraty na przestrzeni około 150 m. b. Urząd Morski oraz Zarząd uzdrowiska Jurata w najbliższym czasie przystępuje do naprawy wyrządzonych przez burzę szkód, przyczem w zależności od warunków miejscowych i grożącego niebezpieczeństwa brzeg morski będzie zabezpieczony umocnieniami rozmaitych systemów.

Inwestycje na Helu. Gmina Hel wystąpiła do Funduszu Pracy o przyznanie kredytu w wysokości 250 tysięcy złotych. Kredyt ten ma być wykorzystany w pierwszym rzędzie na budowę elektrowni w Jastarni-Borze, jak również na wiercenie głębokich studzien na półwyspie, co będzie miało ogromne znaczenie wobec odczuwanego braku dobrej wody we wszystkich miejscowościach półwyspu. Kredyt ten będzie dalej wykorzystany na przeprowadzenie dróg, założenie parków i urządzenie letnisk.

Ruch przybrzeżny. W ciągu bieżącego sezonu letniego t. zn. od maja do sierpnia statki „Żeglugi Polskiej", kursujące pomiędzy Gdynią a Helem, Jastarnią i Orłowem, przewiozły ogółem 160.866 osób. W porównaniu zatem do sezonu ubiegłego, gdy przewieziono 100.375 osób sezon bieżący zaznaczył się znacznym spadkiem w przewozach przybrzeżnych.

Najbardziej uczęszczana było linja Gdynia — Hel, na której przewieziono 116.706 osób, gdyż na linji Gdynia — Jastarnia przewieziono 40.356 osób, a na linji Gdynia — Orłowo 3.804 osób.

Pracujemy w Kołach Szkolnych LMK

W poprzednim numerze (10) „Polski na morzu“, prof. St. Sumiński w artykule p. t.: „Od początku roku“, zwrócił się do Was, członkowie Kół szkolnych L.M.K., z gorącem wezwaniem do pracy ligowej. Wiem, że zrozumieliście to wezwanie i wszyscy teraz pytacie: Co mamy robić?

Na początku rozejrzyjmy się, co można zrobić „na lądzie“ w kołach młodzieży w wieku od 8 — 14 lat, t. zn. w kołach szkół powszechnych. Tak! Już od ośmiu lat można być członkiem Ligi! Pierwszą rzeczą będzie sprawdzenie, czy Koło szkolne jest dobrze zorganizowane. Czy zarząd jego wybrany i czy członkowie otrzymują „Polskę na morzu“. To jest ważne. „Polska na morzu“ dostarczy Wam dużo materjału. Trzeba też poprosić p. Opiekuna Koła o pomoc w zwołaniu zebrania ogólnego i nakreśleniu planu pracy. Napewno p. Opiekun w najbliższym czasie otrzyma drukowany program prac i coś z niego dla Was wybierze.

Jakikolwiek przyjmiecie rozkład pracy, musicie ją rozłożyć na dwie części. 1-a — jednorazowa, a złoży się na nią przygotowanie do uroczystego obchodu rocznicy odzyskania morza dn. 10 lutego, i 2-a — praca stała w ciągu dłuższego czasu. Rocznicę trzeba przygotować starannie. Już teraz należy ją obmyślać. Materjał do obchodu znajdziecie w „Polsce na morzu“, w „Małym Płomyczku“, „Płomyczku“ i „Płomyku“. A może się nam uda jeszcze Wam coś przysłać. Trzeba też pamiętać, że w tym czasie będzie zbiórka pieniężna na Fundusz Obrony Morskiej. Na obchód rocznicy nie zapomnijcie poprosić Waszych rodziców. Niech wiedzą, jak pracuje młodzież. Druga część pracy musi być wykonywana stale. Potrochu, ale regularnie. Zacznijcie ją od założenia „Szkolnej Gazetki Morskiej“. To jest łatwe i interesujące. Wybierzcie sobie redaktora, składajcie mu wycinki (ilustracje) z „Polski na morzu“, wszystkich „Płomyczków“, a może i z pism codziennych.

Redaktor zbierze cały materjał obrazkowy i drukowany, uzupełniony Waszemi uwagami ładnie wypisanemi. Wszystko to porządnie naklei się na duży karton i zawiesi na korytarzu szkolnym w widocznem miejscu. Czytelników nie zbraknie. Przybędą nowi członkowie. Tylko trzeba gazetkę zmieniać co miesiąc. Ładniejsze ilustracje można oprawić i zawiesić w świetlicy. Można też z nich ułożyć piękny album, zaopatrzony w objaśnienia. Chłopcy i dziewczęta od 8 — 10 lat będą mieli bardzo miłe zajęcia. Poproście Pana, lub Panią, aby zabawiła się z Wami w marynarzy ciągnących kotwicę lub linę, czy szorujących pokład okrętu, w rybaków, łowiących ryby, w rozbitków na bezludnej wyspie. Zrobicie sobie na zajęciach praktycznych marynarskie czapki, wymalujecie marynarskie mundury, banderę polską, okręty wojenne i handlowe. Sprobujcie też zrobić je z kartonu. Poproście p. Opiekuna, aby Wam opowiedział o życiu rybaków i marynarzy. Znajdźcie ciekawą historyjkę, związaną z morzem i marynarzami. Niech ją Wam przeczyta na zebraniu starszy kolega. A może uda Wam się zobaczyć przezrocza z życia „morskich ludzi“. Nauczcie się piosenek morskich.

Dla chłopców i dziewcząt w wieku od 10 — 12 lat też znajdzie się zajęcie.

Cośniecoś wybierzcie sobie z zajęć poprzednio omówionych (Gazetka Morska, piosenki). Ale też macie i rzeczy nowe. Postarajcie się zmajstrować z kory lub kawałka drzewa (czy dykty, lub tektury) łódź żaglową z żaglami, taką, jaką widzieliście w rzeczywistości, lub w „Polsce na morzu“. W „Gazetce Morskiej“ umieśćcie drukowane wiadomości o Gdyni i morzu z ilustracjami. Zobaczcie to na przezroczach. Umieśćcie w Gaz. Morskiej wiadomości o polskich kolonjach zamorskich. Przeczytajcie w „Polsce na morzu“ o obozach L.M.K. dla młodzieży szkolnej. Uszyjcie (małe) modele mundurów marynarza i oficera. Zróbcie banderę wojenną polską. Poproście p. Opiekuna o wygłoszenie pogadanki p. t. Co to jest L.M.K. i jakie są jej cele?

Dla młodzieży od 13 — 15 lat praca znów jest inna, choć można wybrać coś i z poprzedniej. Postarajcię się uzyskać za 10 egzemplarzy „Polski na morzu“ jeden egzemplarz „Morza“. Mając „Morze“ i książkę szkolną p. t. „Geografja gospodarcza Polski“ — Janiszewski i Wuttke,

oraz jeśli się uda, „Mały rocznik statystyczny, wydawany co rok przez Główny Urząd Statystyczny, niech jeden z Was opracuje referat p. t. Znaczenie morza dla Polski, posiłkując się wyliczonym materjałem. Swoją pracę odczyta rówieśnikom na specjalnem zebraniu Koła, na które należy zaprosić całą starszą młodzież ze szkoły. Ażeby odczyt był interesujący, należy na kartonie nalepić odpowiednie ilustracje z „Morza“ i innych pism i pokazywać je podczas odczytu. Trzeba też pokazać kilka dużych wykresów, które sporządzi dobry rysownik. W taki sam sposób należy urządzić odczyt o flocie wojennej i o polskich osadach zamorskich. Naturalnie trzeba poprosić o pomoc p. Opiekuna Koła. Poproście też swego Opiekuna o wygłoszenie pogadanki na temat: Znaczenie wody w życiu człowieka (dawniej i dziś). Jeśli mieszkacie nad wodą, opracujcie temat: Znaczenie naszej wody (rzeki, jeziora) dla najbliższej okolicy. Postarajcie się zagrać komedyjkę z życia nad wodą (rzeką, morzem). Postarajcie się nadto przeczytać: 1. —„A. B. C. o morzu“—wydawn. L.M.K., 2. „Współczesna żegluga morska“—Zaruskiego. 3. Opis podróży Bohomolca na jachcie „Dal“ („W Morzu“ i „Polsce na morzu“.), 4. „Żaglowym jachtem przez Bałtyk“ — Zaruskiego. 5. „Płyną polskie okręty“ — Jim Poker. Podług gwiazd i słońca“ — Wł. Wagner.

Tak się przedstawiać powinna Wasza praca w okresie aż do wiosny. Jeśli jest jej zadużo, zróbcie mniej, ale zróbcie dobrze.

Główna rzecz, weźcie się do roboty zaraz. Jeśli Wam się dobrze powiedzie, lub wymyślicie coś nowego, napiszcie do nas. Chętnie zapoznamy z rezultatami Waszych prac inne Koła.

Teraz już wiecie, o co chodzi. A więc — do pracy!

Zdzisław Roykiewicz.



Na pełnem morzu.

Tam gdzie się toczy wojna...

Od szeregu miesięcy nad daleką, pustynną granicą między Abisynją a kolonjami włoskiemi Erytreą i Somalja zbierały się groźne chmury. Zaczęło się od drobnego napozór zajścia w Ual-Ual, dokąd — według zarzutów Włochów — mieli wtargnąć Abisyńczycy. Z każdym tygodniem jednak zatarg stawał się groźniejszy. Naprożno mężowie stanu w Paryżu, Londynie i Genewie starali się tak załatwić sprawę, żeby i wilk był syty i owca cała — żeby i Włosi, którym jest ciasno we własnym kraju i posiadanych kolonjach, zyskali możność ekspansji kolonjalnej na terytorjum Abisynji, i Abisyńczycy zachowali swą niezawisłość, z której nie chce zrezygnować duma narodu, chełpiącego się tradycją jednego z najstarszych państw świata — cesarstwa Etjopji. Niestety, nie udało się zażegnać burzy. W dniu 4 października wojska włoskie wkroczyły na terytorjum abisyńskie, rozpoczynając tem samem działania wojenne. Przeciwko wielotysięcznej armji włoskiej, posługującej się wszelkiemi nowoczesnemi rodzajami broni, nie cofającej się nawet przed użyciem gazów trujących, stanęły liczne oddziały wojsk abisyńskich, które wprawdzie nie są tak wspaniale wyposażone pod względem technicznym, ale za to znają doskonale teren, potrafią skutecznie walczyć z zasadzki. Obronę ułatwia im sama przyroda Abisynji, którą śmiało można nazwać niedostępną warownią. Abisynja bowiem to kraj wybitnie górzysty, zwłaszcza północna jej część, położona na północ od pasa gór, biegnącego równolegle do morza Czerwonego, to kraj, nieustępujący wysokością swych szczytów Alpom europejskim — obok najwyższego szczytu Ras Daschan, który wznosi się ponad 4.600 m., jest tu szereg innych szczytów, sięgających 3.000 — 4.000 m., a przeciętne wzniesienie wyżyny abisyńskiej wynosi 2.000 m. ponad poziom morza. Niedostępność gór spotęgowały jeszcze siły przyrody, gdyż liczne wybuchy wulkanów, trzęsienie ziemi, niszczące działanie wód, wzbierających w okresie deszczów, wyżłobiły wśród skał przepastne jary, dochodzące do 1500 m. głębokości.

Dziki, niedostępny kraj Abisynji, który obszarem swym przewyższa 3-krotnie obszar Polski, ma nietylko urozmaicone ukształtowanie powierzchni, ale wiąże się z tem i rozmaitość warunków klimatycznych w różnych okolicach. Sami Abisyńczycy dzielą swój kraj na 3 pasy: Kolla — błotniste doliny rzek o największych na świecie upałach i klimacie bardzo niezdrowym, Woina Dega — pas wyżyn, wzniesionych ponad poziom morza 1800 — 2400 m., gdzie dzięki sprzyjającym warunkom klimatycznym i zdrowotnym skupiło się życie ludzkie, gdzie wśród uprawnych pól i ogrodów rozsiadły się liczne miasta i wreszcie Dega — kraina niedostępnych szczytów górskich.



Abisyńczyk udaje się na front.

Bujny i różnorodny jest także świat zwierzęcy i roślinny. W lasach, które miejscami przechodzą w niedostępne dżungle, na rozległych stepach żyją lwy, lamparty, hieny, małpy, gazelle, antylopy, zebry i strusie. Rzeki roją się od przeróżnych ryb, a pełno w nich również krokodyli, hipopotamów i olbrzymich żółwi. Nie brak tu także jadowitych węży i innych gadów. Śród roślin obok gatunków i odmian podzwrotnikowych spotykamy rośliny południowo - europejskie, a także wiele odmian, spotykanych i hodowanych u nas, jak pszenica, owies, jęczmień,

proso. W górach przeróżne rośliny alpejskie. Niektóre z nich o przepięknych barwach błękitu przypominają zdala w wielkich swych skupieniach jeziora górskie, których tu również nie brak — największem z nich jest jezioro Tsana, zasilające swemi wodami Nil.

Podobnie, jak rozmaitym jest kraj i przyroda, przeróżne są typy mieszkańców Abisynji, których liczba sięga 14 miljonów. Naogół niesłusznie uważa się ich za murzynów, bowiem plemiona murzyńskie, tak zwane Szankalowie, zamieszkują tylko południową i zachodnią połać kraju, stanowiąc od dawien dawna materjał na niewolników istotnych panów Abisynji — plemion semickich i chamickich, z pośród których obecnie jest u władzy plemię semickie Amhara, zamieszkujące północną Abisynję. Wśród plemion chamickich, znacznie liczniejszych od semickich, gdyż na 6 milj. chamitów przypada 2 miljony semitów, przoduje plemię Galla zamieszkujące południową część kraju. Trzy te rasy w ciągu wiekowego współżycia z sobą wytworzyły zresztą szereg plemion o typie mieszanym tak, że dziś trudno jest ustalić właściwy typ Abisyńczyka.

Pod względem politycznym Abisynja jest cesarstwem feudalnem, rządzonem przez cesarza — negusa Haile Selassie. Podlegają mu władcy kilkunastu prowincyj, z których najważniejsze są: Tigre, Amhara, Godżam, Szoa, Kaffa, Ziemia Galla, Harrar i Dankali. Poszczególni władcy są bardzo ambitni i to może stanowić duże niebezpieczeństwo dla Abisynji — wykazała to chociażby zdrada rasa Kuksa, który z częścią swego plemienia przeszedł na stronę Włochów.

Stolicą cesarstwa jest Addis-Abeba (130 tysięcy mieszkańców), która nie przypomina zupełnie miast europejskich i jest właściwie tylko dużem zbiorowiskiem bardzo prymitywnych siedzib ludzkich.

Jeżeli zawsze trudno jest przewidzieć rozwój wypadków wojennych, to tem bardziej wiele niespodzianek może kryć w sobie zatarg włosko-abisyński — walka o kraj tak przeogromnych rozbieżności i przeciwieństw.

J. L.



Na froncie abisyńskim

Abecadło żeglarza (Cz. VI)

Na zakończenie podaję kilka terminów używanych w locji (opisie morza).

Reda — miejsce ochronione od wiatru i fali, na którem statek może bezpiecznie zarzucić kotwicę.

Port — zupełnie zakryta część redy, gdzie statki mogą dobijać do samych brzegów i tam ładować lub wyładowywać.

Awan-port — przylegająca do portu przestrzeń, sztucznie chroniona przed falą.

Kanał — sztuczne połączenie obszarów wodnych (Suez, Panama).

Nurt-farwater — oznaczone znakami przejście dla statków.

Płyć — duża, płytka przestrzeń.

Ławice — niewielkie mielizny.

Hak — wąska i długa ławica odchodząca od brzegu.

Izobaby — linje, łączące miejsca o jednakowej głębokości.

Wspominaliśmy już o niebezpieczeństwach i ich ogradzaniu. Teraz wyjaśnimy, co rozumiemy przez niebezpieczeństwo i jak się je ogradza.

A więc nazywamy niem wszelkiego rodzaju mielizny, rafy (czyli mielizny o twardem dnie — np. koralowe), osobno rozsiane skały i kamienie oraz zatopione statki (wraki).

Wszystkie takie miejsca muszą być oczywiście oznaczone na mapie.

Oprócz tego jednak trzeba je jeszcze ogrodzić t. zn. ustawić w ich pobliżu odpowiednie znaki ostrzegawcze.

Ponieważ istnieją najrozmaitsze sposoby ostrzegania o niebezpieczeństwach, postaramy się chociaż pobieżnie z niemi zapoznać.

Do znaków ostrzegawczych należą więc:

1) **Latarnie morskie** — budowle o najróżniejszych kształtach (przeważnie wieże), łatwo dostrzegalne na tle otoczenia. U szczytu takiej wieży umieszczona jest silna lampa z reflektorem, rzucająca światło na bardzo wielką nieraz odległość. (Latarnia morska na Rozewiu świeci na 23 mile). Najróżniejsze rodzaje świateł (stałe, wybłyskowe, gasnące, przerywane) oraz ich kombinacje (stałe z wybłyskami grupowo-przerywane itd), jak również rozmaite ich kolory pozwalają na odróżnianie jednej latarni od drugiej.

Niekiedy ta sama latarnia rzuca, zależnie od kierunków światło rozmaitego rodzaju i barwy. Kąty oświetlenia (sektory) służące do wskazania przejść, lub oznaczające niebezpieczeństwa, znacznie ułatwiają orientację.

2) **Statki latarniowe,** o których już przedtem była mowa, spełniają te same role co i latarnie stałe. Ustawia się je tam, gdzie zbudowanie latarni byłoby trudne lub wręcz niemożliwe.

3) **Boje** — umocowane na kotwicach znaki pływające najróżniejszych rozmiarów, kształtów i barwy. Niektóre z nich zaopatrzone bywają w świecące, automatyczne latarnie, a także dzwony lub wyjaki, wskazujące ich położenie podczas mgły.

4) **Baki** małe boje.

5) **Tyki** — pływające pionowo drągi z rozmaltemi znakami (jak chorągiewki, wiechy itp.) u szczytu.

Podczas mgły i w innych wypadkach, kiedy widzialność jest słaba, światła latarń sięgają na bardzo małą odległość, co mogłoby spowodować katastrofę. Dlatego zarówno latarnie jak statki latarniowe posiadają przyrządy do wydawania sygnałów dźwiękowych, ostrzegających statek przed zbliżaniem się do miejsc niebezpiecznych.

Do dawania sygnałów mgłowych używamy:

1) **Dzwonu** dla bliskich przestrzeni.

2) **Rogu sygnałowego czy trąby,** których dźwięki wydobywane są przy pomocy miechów lub ścieśnionego powietrza.

Ton tych sygnałów jest jeden i ten sam, różnią się one natomiast długością dźwięków.

Dalej sygnalizujemy zapomocą:

3) **Gwizdka** parowego.

4) **Syreny.** Jest to najlepszy z przyrządów do sygnałów akustycznych, a to ze względu zarówno na siłę głosu, jak możliwość zmiany tonu wydawanego dźwięku.

Istnieją syreny parowe i pneumatyczne — te ostatnie szczególnie dogodne, jako mogące działać w każdej chwili.

Wreszcie należą jeszcze do środków sygnalizacyjnych:

1) **Działa** lub sygnały wybuchowe.

2) **Dzwon podwodny** coraz częściej używany na statkach latarniowych, którego seryjne uderzenia chwytane są przez specjalne mikrofony.

3) **Radjo-sygnały** dla statków, posiadających radjo-stacje.

Sygnalizacja.

Statki muszą się komunikować pomiędzy sobą i z lądem — służą zaś im do tego celu różne środki: radjo, flagi sygnałowe kodu międzynarodowego, chorągiewki (system Morsé'ego i semafor).

Dawniej zarówno na statkach jak i na lądzie ustawiano specjalne semafory o ruchomych ramionach, zapomocą których prowadzono rozmowę. Dziś jako niedogodne zniesiono je. W nocy używa się latarki elektrycznej i nadaje depeszę systemem Morsé'ego.

Najczęstsze zastosowanie w praktyce znajduje radjo i sygnały świetlne, oraz flagi kodu międzynarodowego.

Gdynia pracuje

Wstał jesienny, pracowity dzień gdyński. Z pociągów podmiejskich z Oksywia, Kościerzyny, Wejherowa wysiadali ludzie w roboczych ubraniach, kaszubki z koszami warzyw. Gdynia budziła się do życia. Chodnikami ulic, autobusami spieszyli ludzie do codziennych zajęć. Spieszyli z zawiniątkami skromnych posiłków, z teczkami, do pracy wczoraj jeszcze w zmęczeniu porzuconej. Krzyżowało się to mrowisko ludzkie, kierując się do biur, do pracy w porcie, do budowy rozpoczętych domów, wznoszonych stale we wszystkich punktach Gdyni, odcinających się od sąsiednich zamieszkałych już gmachów — czerwonością ścian, świeżo poplamionych tu i ówdzie białem wapnem, rażących pustkami otworów okiennych.

Gdynia stawała do pracy. Słońce wzeszło już lecz zasłonięte wysokiemi domami, tylko gdzieniegdzie oblewało jasnemi smugami asfaltowe lub kamienne ulice biegnące ku morzu. Stamtąd bowiem szła ta jasność porannego słońca.

Najwięcej ludzi kierowało się w stronę portu. Szli najczęściej grupkami w granatowych, szarych, zielonkawych, czarnych, wytartych ubraniach, kierowali się w stronę magazynów portowych, mola węglowego, rybackiego, — słowem do wszystkich, rozrzuconych wzdłuż basenów urządzeń i budynków portowych. Zatoka aż po horyzont była spokojna, wysrebrzona stapiającemi się w niej promieniami słońca. Dźwigi stały w porcie znieruchomiałe, spracowane...

Wyglądały z daleka jak jakieś potężne ptaki, co jedną nogę pod skrzydło podwinąwszy, z dziobem opuszczonym w dół drzemią. Za chwilę miały rozpocząć swój zwykły, pracowity dzień. Już w porcie rozpoczął się ruch. Tu i ówdzie widać było robotników zabierających się do pracy, słychać było skrzyp otwieranych drzwi magazynów, składów. Podnoszący się z morza lekki wiatr — przyniósł miarowy stukot dragi, bijącej rytmicznie gdzieś obok chłodni rybnej. Z mola węglowego rozdarł ciszę poranną krótki, przeciągły gwizd lokomotywy, która przyszła zabrać puste po wyładowanym węglu wagony. Lokomotywa sapiąc, ciągnęła za sobą długi sznur czerwonych, skrzypiących żelastwem wagonów. Ciągnęła je w stronę dworca, skąd miały wyruszyć do różnych stacyj rozrzuconych po całej Polsce. Słońce wznoszące się coraz wyżej, padło właśnie na długie szeregi wagonów z węglem, czekających na wyładowanie. Wyglądały z daleka jak ustawiczne podczas zabawy dziecinnej pudełka od zapałek.

Oto jeden z nich przetaczają trzej robotnicy portowi. W granatowych drelichach, z czapkami zsuniętemi lekko na tył głowy, oparci o wagon pochyleni w przód — pchają. Jeszcze widać oczy zaspane, jakąś senność poranną w twarzach — a tylko żyły znaczące się na twardych, zamorusanych rękach — mówią o wysiłku.

Wreszcie poruszył się dźwig (jeden z czterech siedmiotonowych dźwigów, należących do górnośląskiego koncernu węglowego „Robur"). Wolniutko sunął, kierując chwiejący się łapacz ku jednemu z wagonów. Zatrzymał się. Skłonił się lekko w dół tak, że łapacz podobny do jakiejś paszczy smoczej spadł z chrzęstem w wagon napełniony węglem. Zakołysały się stalowe liny, łączące dźwig z łapaczem, który w tym czasie powoli zamykał swoją paszczę. Znów szarpnięcie. Wyprężyły się liny i zamknięta paszcza łapacza kierowała się zwolna ku norweskiemu statkowi, który stał obok. Dźwig, zatrzymany nad lukiem statku znów zaskrzypiał, zakołysał się na stalowych linach łapacz, aby wkońcu otworzyć się i wsypać całą zawartość węgla. Przez olbrzymi otwarty luk sypie się czarny, górnośląski węgiel. Po pokładzie statku od czasu do czasu ktoś przebiegnie w pośpiechu, aby zniknąć w wewnętrznych podpokładowych częściach. I tak praca tych dźwigów opuszczających i podnoszących łapacze opróżniała wagony polskiego węgla. A ładowała go na statki zagraniczne przycumowywane przy molo.

A statków tych było dużo. Szwedzkie, norweskie, duńskie, niemieckie, amerykańskie.

Nic dziwnego, boć przecież do Gdyni w przeciągu jednego tygodnia wchodzi około 90 statków.

Stały na redzie. Wśród nich jeden żaglowiec, szkuner, który poprzedniej nocy przypłynął do Gdyni. Czekały kiedy będą mogły wejść do portu, aby wyładować i załadować towar.

Słońce już było dość wysoko. Na molo węglowem pracowały już prawie wszystkie dźwigi, zakreślając w pracy łuki od wagonów do statku, od statku do wagonów.

Tak samo pracowały dźwigi przeładunkowe. Właśnie stał przycumowany do mola pasażerskiego statek angielski, ładujący bekony.

Praca w porcie wre nietylko przy wyładowywaniu i załadowywaniu towarów, lecz również i przy robotach w rozbudowie portu. Bo port stale się rozbudowuje. Oto na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych widać robotników, zabrukowujących przestrzeń przed magazynem Nr. 6, położonym w strefie wolnocłowej.

Na węźle drogowym strefy wolnocłowej rozsypani na pewnej odległości — robotnicy układają chodnik z płyt betonowych. Jedni pochyleni mozolnie układają płyty, inni wysunięci nieco wprzód, wytyczają i wymierzają nie-

równy jeszcze teren. Za nimi, jako owoc ich żmudnej pracy znaczy się szary szlak betonowego chodnika.

Wysiłek mięśni i umysłów tych tysięcy ludzi, pracujących w porcie, praca przeszło 60 dźwigów, mogących unieść około 20 wagonów towaru, daje w rezultacie potężne sumy ogólnego przeładunku, wyrażającego się w przeszło 7 miljonach towaru.

Pracą tych ludzi powstają nowe, duże domy mieszkalne, magazyny dla przeładunku towarów.

Ku ich pracy płyną nasze myśli! — Cieszymy się z każdego nowopowstałego domu w Gdyni, z każdego kilometra wybrukowanej ulicy.

*

Zapadła noc, ciemna, bezgwiezdna, nasiąknięta wilgocią nisko pędzących chmur. Nad portem i miastem Gdynią zapaliły się latarnie. Cała olbrzymia przestrzeń od Oksywia do Orłowa migała światłami. Poza linją świateł portowych, przed wejściem do portu, tu i owdzie błyskały zielone lub czerwone latarnie wejściowe. Od morza szedł wiart. O betonowy pas falochronu rozbijały się z szumem fale. Tuż przy molo rybackiem, w basenie Południowym widać było kutry rybackie, które wróciły z morza. Targały się na wietrze, kołysząc się wprzód i wtył. Mała zła falka portowa tłukła się o burty. Dźwigi znów znieruchomiały. Brukujące się place w porcie ulice opustoszały, Robotnicy odeszli do swoich domów. Jutro znowu powrócą, wypoczęci z nowym zapasem sił do pracy w porcie, do porzuconej pracy.

Ulicami Gdyni śpieszyli nieliczni już przechodnie. Tu i ówdzie widać było wracających na statki marynarzy. W dużych, nowoczesnych gmachach — gasły kolejno światła. Gdynia kładła się do snu. Tylko na Kamiennej Górze jaśniał biały znak krzyża, jakby błogosławiący temu spracowanemu miastu.

Stanisław Zadrożny.



M S „Piłsudski" w porcie Nowego Jorku

Tonący statek

Hamaki zwisające z pułapu kołysały się miarowo w takt chwiejby okrętowej. Przez **iluminatory**[1], co chwila zalewane falą, wciskał się słaby posiew zielonkawego światła. Na pokładzie, wzdłuż stalowych ścian burty, nad szafami marynarskiemi zbiła się gęsta ciemność. W ciszy zalegającej międzypokład oddech śpiącej załogi mieszał się tajnym głosem z łomotem fal, uderzających o wybrzuszony kadłub szkunera.

Po dwóch tygodniach sztormu w Zatoce Biskajskiej, kiedy zdawało się, że nic już nie uratuje szkunera, a nieliczna załoga pracowała w dzień i noc prawie bez wytchnienia, bo nawet po wachcie zrywano z hamaków i koj śmiertelnie znużonych marynarzy na pokład — wszyscy byli już u kresu wyczerpania nerwowego. Nadomiar — wskutek dwutygodniowej zwłoki, spowodowanej przeciwnym sztormem, zabrakło prowiantów na szkunerze. Z ostatniego worka mąki upieczono poraz ostatni chleb przed tygodniem, pozostało trochę fasoli, którą gotowano i rozdzielano skąpemi porcjami. Zamiast masła lub słoniny zaczęto używać łoju, służącego do smarowania bloków linowych.

Jerzy był jedynym cudzoziemcem w załodze angielskiego **szkunera**[2]. W sąsiednich hamakach spało pięciu marynarzy z jego wachty. Przed dwudziestu minutami zeszli z pokładu po **„psiej" wachcie**[3]. Była godzina pół do piątej nad ranem, ale nad kanałem La Manche wisiała jeszcze w tę noc wrześniową gęsta ciemność, rozjaśniona **fosforescencją**[4]) skib wodnych lecących z obu stron dziobu.

Jerzy wyciągnięty w hamaku jak drewno spał twardo. Nie wyrwałby go ze snu nawet ryk armat. A jednak działo się coś, co wprawiło Jurka w majaczenia senne, bliskie granicy rzeczywistego przeżycia.

Szkuner wpadł na mieliznę. Kadłub z piekielnym zgrzytem wpruł się w podwodny piasek. Wszystko zawirowało w statku. Z jękiem łamanego żelastwa okrętowego zlał się grzmiący przybój morski, wytryskujący gejzerami nad tę płyciznę. Ale sen stracił wyrazistość swych konturów.

Marzenie senne gwałtownie przesuwało się z szybów podświadomości ku jawie. Całym wysiłkiem woli próbował wyłamać się ze snu, rzucić choć raz okiem na sąsiednie hamaki, spojrzeć ku iluminatorom, przez które sączyło się zielone światło. Ale na powiekach spoczywała tona ładunku.

Jerzy znów zasnął snem niespokojnym, gorączkowym, bez widzeń sennych, ale podminowanym uczuciem zgrozy i niepokoju.

Słuch jego jednak działał. Słyszał cichy szmer, jakby wąż sunął po deskach międzypokładu. Wkrótce w pokład nad głową uderzyły kroki biegnących. Jakiś ruch niezwykły! Otwierają się drzwi, podnosi się **zasuwa przy włazie**. — Jerzy czuje to przez sen, słyszy i myśl jego nadaje każdej z tych czynności właściwą nazwę. Wtedy zadzwonił dzwon okrętowy długo, nieprzerwanie. Dzwon bił wyraźnie na trwogę. Ktoś wcisnął głowę do włazu i krzyknął donośnie:

— Awarja! Awarja![5]) Wszyscy na pokład!

Jerzy w rozpaczliwym wysiłku zdołał podnieść głowę. Koledzy jego poruszyli się również w hamakach. Podniósł się na łokciu obolałym ruchem, zawisł na chwilę oczyma nad ciemnością, ścielącą się między nim a podłogą. Jakieś plamy ogniste płyną po deskach. Jerzy wsłuchuje się. Słychać cichy szmer, coś syczy w dalszych przegrodach. Jak błyskawica żgnęła go myśl; „Rozpruty kadłub. Zalewa nas woda. To nie był sen, ale prawda".

Wyskoczył szybko z hamaka. Nie potrzebował szukać zabrudzonego roboczego drelicha, bo po wachcie nie ściągnął go nawet. Zdjął tylko obuwie. Teraz bosemi stopami zanurzył się w lodowatą wodę. Szybkiem spojrzeniem objął biegnące plamy, wskazujące drogę prądów, któremi woda przeciekała z sąsiedniej grodzi wodoszczelnej.

Było zupełnie ciemno. Z jednej burty niebo przeświecało granatem, ale drugą zatarasowała gęsta, smolista czerń. Nad **relingiem**[6]) u rufy statku wybłysnęło światło latarni morskiej. Jakże daleko! „To Dover" — myśli Jerzy i ukojenie spływa na niego. „Ostatecznie mógłbym tę odległość przepłynąć" — wmawia w siebie zuchwale. Zapomina o piętrzących się falach i o ogromnej jeszcze odległości do brzegu. Nagle czuje, że stopy jego drętwieją od zimna. Ale stoi jeszcze chwilę. Patrzy w czerń z prawej burty. Podnosi głowę. Chce zobaczyć, jak się ta czerń zlewa z granatem z przeciwnej strony.

— Boże, przecież to parowiec. Conajmniej z dwadzieścia razy większy od nas. Najechał nas i rozpruł nam burtę.

Latarnia na **maszcie** szkunera zachwiała się i rzuciła snop bladego światła na dziób kolosa. W tej krótkiej chwili Jerzy odczytał nazwę, wypisaną złotemi literami. Na parowcu żadnego podniecenia. Cicho na nim, jak na wymarłym okręcie.

Szyper szkunera wydawał rozkazy. „Na stanowiska! Do spuszczenia żagli!"

Jerzy machinalnie poruszył się, aby wykonać komendę. Mróz nocny objął go uściskiem, stopy mu skostniały. „Bez butów i swetra na nic się tu nie przydam!" Z tą myślą przemknął się do kabiny **szypra**[7]), gdzie — jak wiedział — stały przy piecyku dobrze ogrzane, zapasowe pantofle i w szafce kilka swetrów. Na górny pokład woda nie dostała się jeszcze, będą więc suche.

Po chwili wrócił, pełen ochoty do życia. Chwycił się w ciemności liny i ciągnął. Nagle poczuł, że ktoś za nim złapał go za nogę oburącz i ciągnie jak linę. Biedak w przerażeniu i ciemności pomylił się. „Człowieku, toż to moja noga!"

---

1) Iluminator = okrągłe okno w burcie statku.

2) szkuner = statek żaglowy o żaglach skośnych, podnoszonych wgórę, w przeciwieństwie do fregat, gdzie żagle „stawia się" na rejach.

3) wachta — służba na statku, „psia" wachta = lundewachta — od północy do czwartej rano.

4) fosforescencja = jarzenie się morza, spowodowane obecnością żyjątek morskich, wydających światło pod wpływem podrażnienia ich ruchem morza.

5) Awarja = uszkodzenie statku.

6) reling = parapetek — nadburcie = poręcz u burty statku.

7) szyper = kapitan na małym

Odwrócił się: był to jeden z jego przyjaciół Harry. Człowiek, który mu imponował cywilną odwagą, pewnością siebie, wielomównością, wolą wybicia się i znajomością świata i ludzi. Jeny lubił właśnie takie pewne siebie natury, znajdując w nich przeciwieństwo do własnej nieśmiałości. Zaśmiał się teraz szczerze z omyłki towarzysza. Zauważył, że ma pod szyją zapięty t. zw. jacket life, t. j. rodzaj pasa ratunkowego, podwiązywanego pod szyję.

Tymczasem parowiec, utknąwszy w szkunerze aż przy kilu[8]) i zrobiwszy w nim szczelinę dwumetrowej szerokości, zaczął manewrować. Zadźwięczał na nim telegraf do maszyn. Zawarczały zastopowane maszyny. Ciężko załadowany olbrzym zaczął się cofać. Pijany chyba albo nieprzytomny ze zdenerwowania kapitan dał zaraz „naprzód" i ster na burtę. Jerzy omal nie ryknął z oburzenia na widok jak parowiec złamał kotwicą stengi[9]) przechylonego żaglowca i rozdarł żaglę. Przez odkorkowany otwór w burcie wtargnęła dziesiątkami ton woda. Przechył statku zwiększył się raptownie. Jedna burta leżała już pod morzem.

Tymczasem parowiec umykał całą mocą maszyn. Już znikał na horyzoncie, zawahał się przez moment, zastopował maszyny. Może nawet zawróci?

Cóż to za kamienne serce rozbić statek i zostawić na pastwę wzburzonego morza? Parowiec zniknął za linją widnokręgu. Może kapitan liczył na to, że szkuner z rozprutą burtą, prawie przepołowiony, znik nie za parę minut pod falami i morze pogrzebie z całą załogą tajemnicę bezmyślnego rozbicia małego statku żaglowego przez potężne cargo?

Jerzy zacisnął zęby na samą myśl o możliwości powstania w ludzkim umyśle takiego planu.

Szyper chodził spokojnie po rufie[10]), nie krzycząc do załogi, nie interesując się pozornie nawet pracą swoich marynarzy. Wydał polecenia bosmanowi i teraz niewiadomo o czem myślał. Czyżby oburzenie na podłego kapitana z parowca odebrało mu mowę? Przytomność umysłu?

Bosman o czerwonem, rozpalonem alkoholem obliczu latał po pokładzie i mrucząc (nigdy nie mówił wyraźnie!) wtykał marynarzom liny do rąk, każąc ciągnąć, luzować.

Nie można było spuścić głównego żagla, a brał w siebie taki napór wiatru, że powodował niebezpieczny przechył, grożący lada chwila wywróceniem statku.

Bosman skinął na Jerzego.

— Bierz nóż i tnij! — wskazał oczyma grot-żagiel[11]) i ręką powiódł naukos w powietrzu: od górnego rogu żagla wdół do rzemiennego, mocnego liku[12]). Jerzy nie zrozumiał: „Ciąć nowy żagiel?!"

— Nie rozumiesz, że raksy[13]) się zacięły? Tnij, a zdrowo! — huknął bosman.

Jerzy rzucił się do want, okrakiem po gaflu poczołgał się do rogu żagla, wbił mocno nóż, zawisł na nim oburącz i całym ciężarem ciała zjechał po pochyłej płaszczyźnie wdół. Krająć mocne płótno czuł jakby rozdzierał żywy miąższ statku.

Z wypiekami na twarzy stanął na pokładzie, zsunąwszy się z nadbudówki, mieszczącej kilka kabin starszych marynarzy i kuchnię.

Ktoś rzucił w niego kołem ratunkowem. Dużem kołem o jaskrawych barwach. Jerzy niebardzo wiedział, co uczynić z tem kołem. Tak go uspokoiła bliskość latarni w Dover i zaufanie w własne zdolności i wytrzymałość pływacką. Natknął się na Harry'ego. W porannym pobrzasku, który podniósł się nad horyzontem i rozlewał się nad granatem wód wydał mu się Harry dziwnie obcym. Gdzież się podział ten zadzierzysty, zuchwały, zaborczy, zwycięski i hardy Harry, który mu tak imponował? Wspaniałej budowy o błyszczącem zdrowiem spojrzeniu, miał teraz oczy zeszpecone strachem. Zbliżył się do Jurka, podniósł nań błagający wzrok, pod brodą wisiał mu „jacket-life", a pierś miał opiętą pasem korkowym:

— Mój drogi, daj mi koło. Weźmiesz swój pas. Koło jest przecież nadprogramowe. Idź i wyszukaj swój pas! Znajdziesz go w magazynie.

Harry bezwstydnie prosił przyjaciela o oddanie mu jego jedynego koła ratunkowego. Sam chciał mieć aż potrójne zabezpieczenie.

Jerzy umiał ukryć wzgardę, inaczej obrzuciłby go spojrzeniem, jak obślizgłego płaza.

— Masz, Harry! — powiedział i uroczyście założył mu przez głowę koło. I odszedł. Harry skurczył się, jakby smagnięty batem, przeszedł na drugą burtę, a w jego spuszczonych oczach zaczaiła się kurczowa chęć zatrzymania za wszelką cenę życia, nawet za cenę ośmieszenia się w tej chwili wobec kolegów.

Z gumową poduszką napełnioną powietrzem pod brodą, z pasem korkowym, otaczającym pierś jak pancerz i kolorowem kołem ratunkowem, przewieszonem przez ramię — wybłaganem u przyjaciela, który pozostał bez żadnego środka ratunkowego — stał na uboczu i myślał:

— Co mnie to wszystko obchodzi. Bylebym wyszedł cało.

Położenie statku było beznadziejne. Trzy grodzie zalane wodą. Mocny przechył na prawą burtę. Kadłub pogrążał się coraz więcej w morzu. Statek tonął.

Na rufie szyper, spacerujący przeszło pół godziny, ocknął się nareszcie. A może zresztą czekał tej chwili, kiedy zniknie nawet cień nadziei? Objął szybkiem spojrzeniem spuszczone szalupy, holowane za rufą, załogę zgromadzoną na śródokręciu bezczynną teraz po wykonaniu wszystkich robót. Podszedł do kabinki nawigacyjnej i wyjął z małej, drewnianej szafeczki rakiety.

Wystrzeliły jedna po drugiej. Świetlistemi łukami przecięły mroki powietrza i w górze rozprysły się w snopy iskier.

Wybielało się powoli. Dzień wtargnął bramą od wschodu miedzianemi blaskami w granatową topiel morza i nieba.

Na widnokręgu ukazały się w trzech różnych kierunkach parowce, idące z pomocą szkunerowi.

Załoga tonącego statku była uratowana.

F. K.

---

8) kil = ciężka belka żelazna, idąca spodem statku od dziobu do rufy.

9) maszt składa się z dwóch części, złaczonych klamrą — górna zwie się stengą.

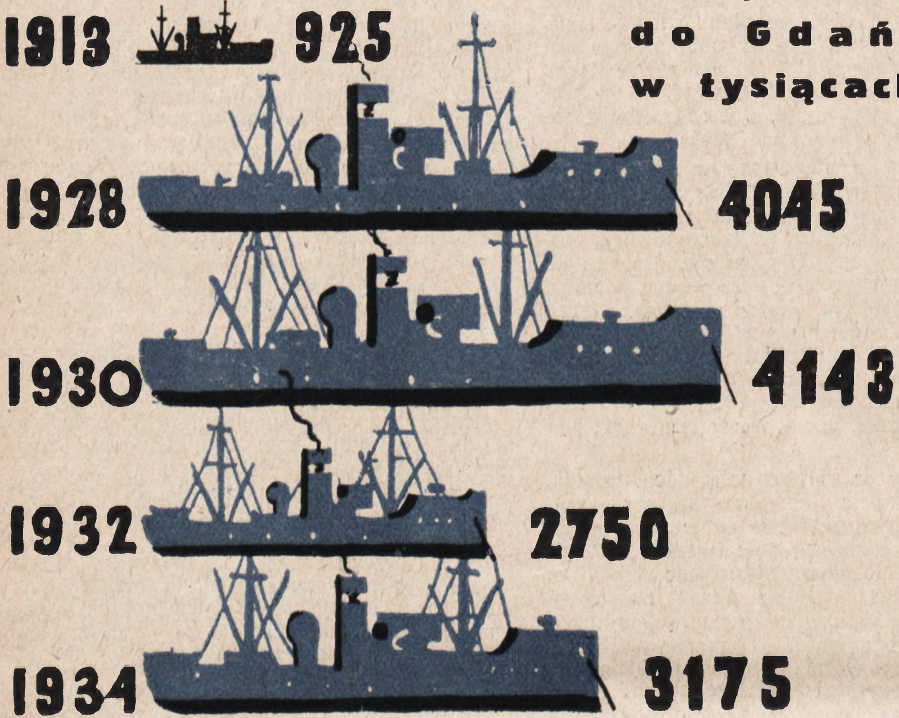
10) rufa = tyna część statku.

11) grot-żagiel = grot = główny maszt.

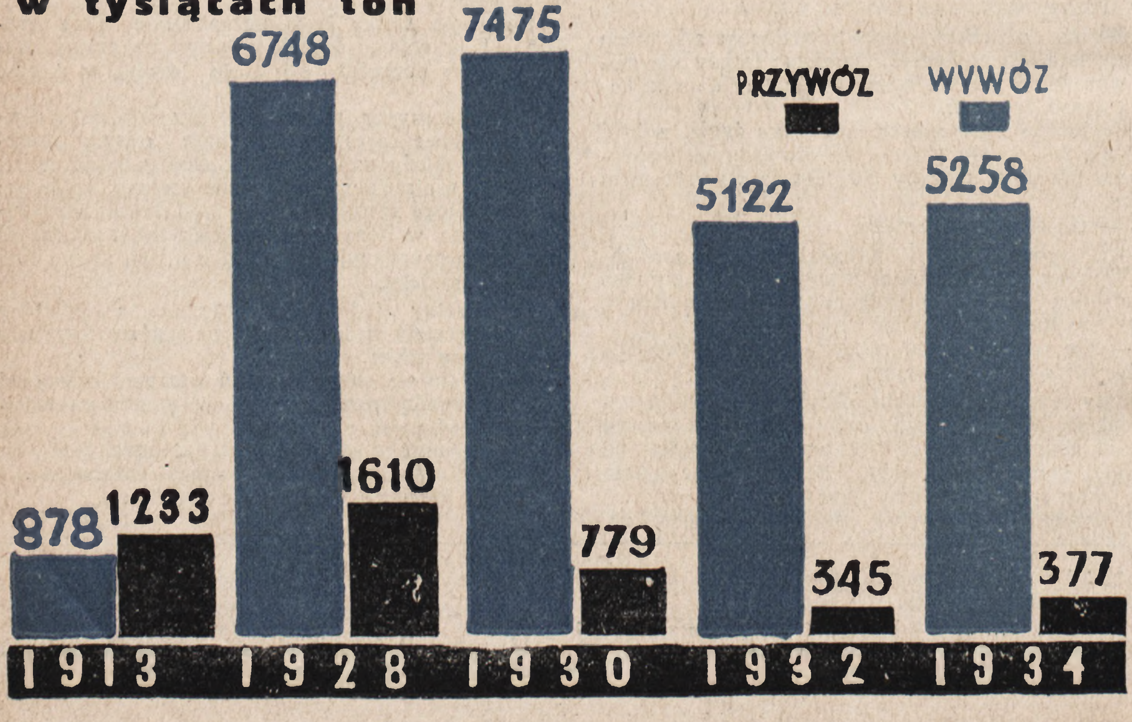
12) lik = brzeg żagla, obszyty zwykle skórą.

13) raksy = żelazne pierścienie u żagla, na których rozsuwa się w górę masztu po stalowej sztabie.

Statki, które weszły do Gdańska, w tysiącach ton



Obrót towarowy Gdańska w tysiącach ton



Gdańsk a Polska

O ścisłej współzależności losów Gdańska i Polski przekonuje już pierwszy rzut oka na mapę. Terytorjum, tworzące ośrodek ziem polskich przyrównać można do trójkąta, opartego swoją podstawą o długi łuk gór karpackich. Trójkąt ten zwęża się w miarę jak poszczególne dopływy Wisły — San, Pilica, Bug, wpadając do największej wodnej arterji Polski, zwężają szerokość jej dorzecza. U wierzchołka tej figury dorzecze Wisły zajmuje już tylko wąski pas Pomorza, ażeby zakończyć się z wierzchołkiem naszego wyobrażonego trójkąta, ukoronowanego portem wyjściowym Wisły — Gdańskiem.

Położenie ziem polskich na zawsze związało geograficznie i gospodarczo Polskę i Gdańsk.

Mówiąc o Gdańsku, jako polskiem oknie na szeroki świat, pamiętać trzeba o wielkiej zmianie jaka zaszła w ciągu długich wieków w dziedzinie środków przewożenia towarów i ludzi.

W okresie przed wynalezieniem kolei port, leżący nad ujściem głównej rzeki kraju, był panem znacznej części jego życia handlowego.

Powstanie Gdyni, która drogą lądową łączy Polskę z Bałtykiem zmieniło zupełnie wartość Gdańska w życiu handlowem Polski.

Gdy wracamy się w przeszłość i badamy stosunki polsko-gdańskie, musimy rozdzielić nasz związek z Gdańskiem na 2 okresy. Jeden do powstania Gdyni — a drugi obecny. Bowiem za skromnie wypadłaby ocena Gdańska, gdybyśmy przy ocenie historycznej brali stan obecny.

✶

Pierwszym człowiekiem w Polsce, który w całej pełni docenił znaczenie dostępu do morza, był książę Bolesław Krzywousty, zwycięzca w bitwie pod Nakłem w 1109 r.

Zwierzchnictwo Polski nad Pomorzem i Gdańskiem trwało do czasów Łokietka, poczem nastąpiły rządy Krzyżackie. Wolność tych ziem uzyskał Kazimierz Jagiellończyk w zaciekłej, 13-letniej wojnie, pokojem toruńskim w r. 1466.

W międzyczasie dokonała się przemiana ludnościowego charakteru miasta — z kaszubskiego na niemieckie.

Zniemczenie słowiańskiej pierwotnej ludności miasta oraz napływ nowych niemieckich kolonistów nie wywarł początkowo ujemnego wpływu na polsko-gdańskie stosunki. Nikt inny jak Niemcy-mieszczanie Gdańska okazali wytrwałą i owocną pomoc wojskom Kazimierza Jagiellończyka. Jak wiadomo zresztą i sama wojna rozpoczęła się powstaniem pomorskiej szlachty i pomorskich miast przeciwko zwierzchności Zakonu Krzyżackiego.

Kazimierz Jagiellończyk zmniejszył o jedną trzecią wysokość podatków płaconych przez miasto Krzyżakom oraz potwierdził przywileje, które zapewniały miastu całkowity samorząd wewnętrzny.

O wiele jednak większe korzyści odnosi miasto z powodu włączenia go do gospodarczego obszaru Polski.

Cały wywóz polski kieruje się przez Gdańsk. Wynosił on przeciętnie w XVII-ym i XVIII-ym na ówczesne stosunki liczbę bardzo znaczną, 49 tys. łasztów t. j. 125 tys. ton rocznie, dochodzącą w lepszych latach do 250 tys. ton.

Mimo tak znacznych korzyści gospodarczych stosunek gdańszczan do Rzeczpospolitej nie zawsze był poprawny. Dwa najgłośniejsze zatargi miały miejsce za królów Zygmunta Augusta, ostatniego Jagiellona i Stefana Batorego.

Tłem zatargów była niechęć Gdańska do uznania prawa Rzplitej do utrzymywania w porcie własnej floty wojennej.

Oporu tego nie przełamała Polska należycie nigdy, mimo karnej wyprawy Stefana Batorego. Inaczej jednakże ustosunkowuje się Gdańsk do Rzplitej, gdy przychodzą na nią ciężkie chwile. Król Stanisław Leszczyński, ustępując przed przewagą wojsk pruskich i rosyjskich znajduje schronienie w mieście.

Gdańszczanie wytrzymują uporczywe oblężenie. Zwycięstwo Augusta III-go, Sasa, wewnątrz kraju przesądziło losy walki i Leszczyński opuszcza gościnne dlań miasto, wyjeżdżając do Francji.

Udzielając poparcia Leszczyńskiemu, Gdańszczanie okazali w tym wypadku zdrowy, jakkolwiek spóźniony rozum polityczny. Upadek Rzeczpospolitej stał się zmierzchem świetności gospodarczej wolnego miasta.

Z pierwszego portu na Bałtyku Gdańsk staje się historycznym zabytkiem, jednym z portów niemieckich, zaniedbanym i wyprzedzanym przez inne porty bałtyckie.

Porażka Niemiec w wojnie światowej rozpoczyna nowy okres w dziejach stosunków polsko-gdańskich. Przyłączenie Gdańska do Polski, jako wolnego miasta, włączonego do obszaru celnego Rzeczpospolitej i reprezentowanego przez nią nazewnątrz rozpoczyna okres gospodarczego rozkwitu portu.

✶

W chwili obecnej Gdańsk jest niepodzielnym **portem zbożowym Polski.**

W dziale tym Gdańsk nie spotyka konku-

rencji ze strony Gdyni, nieposiadającej śpichlerzy zbożowych i odpowiednich urządzeń przeładunkowych. Długi rząd śpichlerzy i elewatorów zbożowych Gdańska, ciągnących się wzdłuż Mołtawy, załadował w 1932 r. 286 tys. ton różnego rodzaju zbóż w pierwszym rzędzie żyta i jęczmienia. W r. 1933 wywóz polskiego zboża wzrasta do 397 tys. ton, w r. 1934 do 743 tys. ton, w r. 1935 za pierwsze półrocze wynosi 388 tys. ton.

Stosunki polsko-gdańskie pozostawiają cały czas dużo do życzenia.

Decydujące znaczenie posiada tu polityka władz Wolnego miasta podporządkowująca interesy miasta polityce Rzeszy niemieckiej, nie wyrzekającej się swojej myśli — posuwania się na wschód.

Aby zrozumieć politykę Gdańska, trzeba pamiętać o niedawnem oświadczeniu prezydenta senatu gdańskiego, Greisera: — „Na naszych barkach odbija się znowu (przemówienie dotyczyło obecnych trudności gospodarczych miasta, spowodowanych w znacznym stopniu rozrzutną gospodarką hitlerowców) niedorzeczność Traktatu Wersalskiego. My, gdańszczanie, nie czujemy się jednak opuszczeni i uważamy się za straż przednią niemczyzny. Wiemy, że w walce tej ponosić musimy ofiary, bo gdzie drwa rąbią, padają wióry. Dalsze losy stosunków polsko-gdańskich zależą w dużej mierze od ogólnego nastawienia ludności Wolnego miasta".

Widzimy, że mimo, iż Polska stara się utrzymać jak najlepsze stosunki z Gdańskiem, kierownicy gdańskiej polityki nie dążą do tego.

Nieuleganie Gdańska planom, narzucanym i łączność Gdańska z Polską — oto podwaliny rozkwitu Wolnego Miasta.

Z życia Kół Szkolnych LMK

Zaczął się nowy rok szkolny i zaczęła się praca w Kołach szkolnych LMK. Nowe sprawozdania napływają; rodzą się nowe pomysły i zamierzenia. Jak duży nacisk kładzie Liga Morska i Kolonjalna na działalność wśród młodzieży, może dowodzić fakt, iż istnieje przy Zarządzie Głównym specjalna Komisja dla Spraw Młodzieży, której członkowie wciąż radzą i myślą o tem, jak to zorganizować całą polską młodzież, aby w przyszłości niedalekiej każdy obywatel naszego Państwa, młody czy stary, wiedział i rozumiał, ile to korzyści płynie dla Polski z posiadanego dostępu do Bałtyku. Są już całe zastępy młodych entuzjastów, którzy w Kołach Szkolnych i na terenie całej szkoły prowadzą propagandę haseł LMK. i nie przestają myśleć o tem, coby jeszcze zrobić w Kole, jakby to wciągnąć do pracy innych kolegów, czy koleżanki, którzy wprawdzie wyjeżdżają nad morze, ale cała ich praca dla niego polega na tem, że się kąpią w morzu i wygrzewają na piasku, a to jest jeszcze bardzo mało. Wiemy przecież, że gdy się lubi ładne rysunki, czy haft, to nietylko je oglądamy ale staramy się też sami coś wykonać, włożyć jakąś pracę w nasze zamiłowania. A przecież haft, czy rysunek to są rzeczy bardzo drobne w porównaniu z zagadnieniami gospodarczemi i politycznemi naszego kraju. To też mamy dowody, że członkowie Kół rozumieją doniosłość naszych spraw morskich. Przyjemnie nam wspomnieć naprzykład o działalności koła przy Gimnazjum Państw. im. St. Wyspiańskiego w Mławie. Przed końcem roku szkolnego, w dniu 13 czerwca r. b. zorganizowano tam uroczystą akademję z okazji „Święta Morza", na której stawili się licznie przedstawiciele starszego społeczeństwa, rada pedagogiczna oraz przestawiciele miejscowego Oddziału LMK. Zebranie zagaił prezes koła p. Nowicki. Na wstępie zarządził uczczenie pamięci Marszałka Piłsudskiego przez powstanie i minutową ciszę, poczem sekretarz koła p. Urbaniak wygłosił referat p. t. „Nasza marynarka wojenna", a jeden z członków koła p. Żuchniewski odczytał swoją pracę p. t. „Nasze zobowiązania wzgledem Bałtyku". Uroczystość zakończono odśpiewaniem pieśni morskich i recytacją wierszy, poczem Dyrektor gimnazjum p. Franciszek Nieć wygłosił okolicznościowe przemówienie. Aby zademonstrować przywiązanie do morza, zarządzono zbiórkę na F. O. M., w czasie której zebrano sumę zł. 5.10. Sumę tę przeznaczono na kupno znaczków F .O. M. Nie wątpimy, iż praca Koła zostanie w bieżącym roku szkolnym rozszerzona i chętnie zamieścimy wzmiankę o dalszych projektach działalności. Mamy także nadzieję, że koło zajmie się energicznie zorganizowaniem uroczystego obchodu rocznicy odzyskania morza w dniu 10 lutego.

Niech się nikomu nie wydaje, że tylko w dużych miastach są Koła, mające licznych członków. Naprzykład w Czułczycach (pow. Chełm Lub.) jest przy szkole powszechnej Koło, które liczy 120 członków. Należy wspomnieć, że członkowie tego Koła wzięli żywy udział w żałobie narodowej po zgonie Marszałka Piłsudskiego, a na łódź podwodną imienia Marszałka złożyli zł. 3.13 gr. Ciekawi jesteśmy, jak też członkowie Koła będą pracowali w dalszym ciągu i co zamierzają robić.

Warto zanotować, iż w czasie obchodu 15-sto lecia odzyskania morza w dniu 10 lutego b. r. zostało zorganizowane Koło przy Szkole Powsz. Nr. 10 we Włocławku. Koło to liczy obecnie 102 członków i ma nadzieję, iż liczba ta wzrośnie. Urządza się tam często pogadanki i odczyty na tematy, związane z zagadnieniami morskiemi. Tegoroczne „Święto Morza" uczczono pięknym porankiem, zorganizowanym w dniu 15 czerwca. Zbiórka na F. O. M. odbywała się w ciągu całego roku. W najbliższym czasie Koło ma zamiar założyć biblioteczkę, zawierającą utwory o morzu i Pomorzu. Radzimy wobec tego kupić „Polską Bibljografję Morza i Pomorza", opracowaną przez prof. St. Zielińskiego (wydawnictwo LMK.) i wybrać z niej te utwory, które koło chce nabyć. Bibljografję należy zamówić w Oddziale naszym we Włocławku, cena jej wynosi zł. 1.50.

Można śmiało powiedzieć, że Koła szkolne LMK.

powstają jak grzyby po deszczu. Ostatnio w Pabjanicach zorganizowano 9 Kół w następujących szkołach powszechnych: Nr. Nr. 1, 3, 5, 9, 13, 16, 17, 18 i 19. Ogólna liczba członków w tych Kołach wynosi 500. Będzie nam miło otrzymać sprawozdania z pracy tych Kół. Trzeba jeszcze wspomnieć, że Koło przy Szkole Nr. 16 urządziło obchód w związku z piętnastoleciem odzyskania dostępu do morza. Na rzecz F. O. M. koło zebrało sumę zł. 7.60. Koła w Pabjanicach zorganizował p. Józef Józefiak.

Teraz musimy napisać obszernie o działalności koła przy Państw. Szkole Budownictwa w Jarosławiu. Ze sprawozdania za ubiegły rok szkolny dowiedzieliśmy się, że Zarząd Koła opracował plan pracy na okres całego roku. Zwrócono głównie uwagę na to, aby nie darzyć członków tylko suchemi odczytami, lecz w miarę możności uwzględnić filmy, przezrocza czy ilustracje. W ciągu roku sprawozdawczego staraniem Zarządu Koła odbyły się następujące odczyty w świetlicy szkolnej: „Polska a morze"— opracował i wygłosił Zuzan Józef, „Ładowanie okrętów" — opr. Wąsacz, „Zagadnienia kolonjalne Polski" — opr. Wołoszyn, „Sprawa obrony morskiej w przeszłości i dziś" — opr. Misiąg, „Polska a Liberja" — opr. Kowal, „Gdynia i Triest w walce konkurencyjnej" — opr. Kisielewicz. Nadto wyświetlono następujące filmy: „Gdynia — port i miasto", „Morze w życiu Polski", „Polska flota handlowa", „Dzieje walk o niepodległość Polski ze szczególnem uwzględnieniem dostępu do morza", „Budowa okrętów", „Sport kajakowy", „Sporty wodne". Aparat do wyświetlania i filmy wypożyczono od Powiatowej Komisji Oświaty Pozaszkolnej, niektóre filmy wypożyczono od miejscowego Oddziału LMK. Sprawozdanie Koła jest bardzo obszerne i ciekawe, jednakże nawet w skrócie nie moglibyśmy wyczerpać całego materjału. Przy sprawozdaniu nadesłano nam ostatni numer miesięcznika, wydanego przez koło p. t. „Frontem do morza" .W Jarosławiu istnieje Międzyszkolny Komitet Kół LMK.; każdy numer miesięcznika wydawany jest przez inne Koło. Zarówno treść tego pisma jak i szata zewnętrzna opracowane są nadzwyczaj starannie. Ostatni numer zawiera następujące artykuły, opracowane przez członków koła: M/S Piłsudski — Kinelski ucz. kl. IV; O władzy kapitana statku morskiego — Rządca Jan ucz. kl. II; Peru a problem kolonizacyjny Polski — Stefanowski St. ucz. kl. III; Nasze rybołówstwo morskie — E. Bortel ucz. kl. IV. Jeden numer tego pisma Zarząd Koła wysłał do portu w Honolulu dla uczniów Szkoły Morskiej, odbywających podróż naokoło świata na statku „Dar Pomorza". Warto przytoczyć wyjątek z listu załogi „Daru Pomorza", przesłanego do Koła z portu w Hong-Kong: „Miło nam jest, że w tak odległej od nas obecnie Ojczyźnie jest ktoś, czyja myśl żegluje wraz z nami po szerokich przestworzach oceanów. Z wielkiem uznaniem wśród wszystkich oficerów i załogi spotkało się pismo kochanych Kolegów, jako wyraz gorącego patrjotyzmu, a wraz z tem wielkiej miłości dla naszego morza. Łączy nas jedna idea, z tą tylko różnicą, że Wy dla niej pracujecie na lądzie, a my na morzu i t. d.". Dużo jeszcze ciekawych rzeczy zrobiono w kole i mamy nadzieję, że w dalszym ciągu członkowie będą pracowali z taką samą energją, ofiarowując swój zapał, zdolności i inicjatywę. Koło to liczy 230 członków i obejmuje wszystkich uczniów szkoły; od czasu powstania opiekunem jego jest p. prof. Tadeusz Nowakowski. O działalności innych Kół w Jarosławiu napiszemy w następnym numerze.

A teraz należy wspomnieć o Kole w Lublinie. Tak się jakoś złożyło, że mimo wielkiej ilości kół w Lublinie i mimo ich energicznej pracy, nie nadsyłają one sprawozdań. Może to jest dowód skromności.... jednak byłoby dobrze wiedzieć, co się tam dzieje. Bardzo dobrze zorganizowało pracę koło przy Szkole Powsz. Nr. 12 w Lublinie, istnieje ono od 1932 r. Hasłem koła jest: „Praca organizacji dla Państwa". Opracowano tam szereg referatów o historycznem, kulturalnem, gospodarczem i geograficznem znaczeniu naszego morza i Pomorza. Urządzano przedstawienia i loterje, z których dochód przeznaczono na F. O. M. i na założenie biblioteki Koła. Nawiązano korespondencję z młodzieżą polską na emigracji i przesłano 400 książek do Brazylji. Ponadto Koło redaguje gazetkę ścienną, w której umieszczane są artykuły dotyczące zagadnień morskich i kolonjalnych. Koło liczy 200 członków. Obecnie przystąpiono do opracowania planu działalności na bieżący rok szkolny.

Ponieważ wiele Kół chce korespondować ze szkołami polskiemi na obczyźnie, podajemy poniżej parę adresów szkół w Brazylji:

Escola poloneza, Alto da Serra, cor, Iraty, Paraná ((Brasil).

Escola poloneza, Cruz Machado, via Marechal Mallet, Paraná (Brasil).

Escola poloneza, Papanduva, cor. Canoinhas, Santa Catharina (Brasil).

Escola poloneza, Tres Barras, Santa Catharina (Brasil).

Na wniosek LMK. Związek Nauczycielstwa Polskiego wyda w najbliższym czasie model jednego z naszych statków wojennych na arkuszu. Gotowy model będzie można otrzymać przez wycięcie i sklejenie poszczególnych części, umieszczonych na arkuszu. Będzie to dodatek do jednego z numerów „Płomyka"; oddzielne arkusze można będzie nabyć w Wydziale Handlowym Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, ul. Smulikowskiego 1, cena 1 egzemplarza wyniesie gr. 20.

Zwracamy uwagę, iż koła, które zakładają biblioteki winny zakupić Polską Bibljografję morza i Pomorza, opracowaną przez prof. St. Zielińskiego. Jest to praca mogąca oddać nieocenione usługi przy kompletowaniu książek z dziedziny naszych spraw morskich.

W najbliższym czasie Komisja Wydawnicza Zarz Gł. L. M. K. zestawi kilka typów bibljoteczek spraw morskich i kolonjalnych, złożonych z wydawnictw własnych i obcych, które można będzie nabywać w Biurze Zarz. Gł.

W dniu 20 października władze naczelne L. M. K. (Zarząd Główny i Rada Główna) oraz członkowie L. M. K. z wszystkich województw Polski, złożyli hołd prochom Marszałka J. Piłsudskiego w Krakowie.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

4. REBUS.



Z podanego wyżej rebusu należy odczytać siedmiowyrazowe treściwe zdanie, zawierające wymowny morski pewnik.

A Kobyliński (Choroszcz).

Za rozwiązanie powyższego zadania Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza w drodze losowania 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z Nr. 11 upływa **28 listopada 1935 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem „ROZRYWKI UMYSŁOWE".

ROZWIĄZANIA.

„Polska na Morzu" Nr. 9 z VIII. IX. 35.

1. ZADANIE MOZAIKA.

A. PRZESTAWIANKA

„Harcerz".

B. ARYTMOGRAF.

Wyrazy pomocnicze: 1) złoto, 2) ślimak, 3) tajga, 4) sen, 5) licytacja, 6) ar.

„Czy jesteś członkiem Ligi Morskiej i Kolonjalnej".

C. WIRÓWKA

„Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej — to nasz naczelny obowiązek".

D. LOGOGRYF

„Organ Ligi Morskiej i Kolonjalnej".

Wszystkie zadania bezbłędnie rozwiązało 37 osób. W rezultacie nagrody książkowe za rozwiązanie zadań z Nr. 9 „Polski na Morzu" w drodze losowania otrzymują pp.:

1) Braunówna Ewa — Środa, Wlkp., ul. Św. Ducha 5.

2) Sławnicki Michał — Warszawa, ul. Zulińskiego 7 m. 10.

3) Kłyszcz Rajnold — Katowice 5, ul. Dębowa 67.

4) Karwowska Barbara — Mława, ul. Chrobrego.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-18 adm. n 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.